

# PENGARUH ATRIBUT SIDLACOM TERHADAP PENILAIAN KINERJA JASA KONSULTANSI *CORE TEAM* JALAN NASIONAL PADA SNVT-P2JN PROVINSI GORONTALO

**Rahmat**

MSTT-JTSL Fakultas Teknik  
Universitas Gadjah Mada,  
Yogyakarta  
Telp: (0274) 524712  
[rahmatsebelas@gmail.com](mailto:rahmatsebelas@gmail.com)

**Agus Taufik Mulyono**

MSTT-JTSL Fakultas Teknik  
Universitas Gadjah Mada,  
Yogyakarta  
Telp: (0274) 545675  
[atm8002@yahoo.com](mailto:atm8002@yahoo.com)

## Abstract

Consultant has a very important role in coordinating project at the planning and supervision step. At present the performance of companion consultancy service (*core team*) in SNVT-P2JN Gorontalo is based on the absorption of *core team's* contract value itself. This study aims to determine the effect of SIDLACOM (Survey, Investigation, Design, Land acquisition, Action program, Construction, Operation, and Maintenance) attributes towards *core team's* performance in the working area of SNVT-P2JN Gorontalo. Analysis results of four methods, i.e. IPA method, CSI method, factor analysis, and regression analysis show that the attributes which determine the effect of SIDLACOM are: (1) Survey, consist of data accuracy and validation; (2) Investigation, consist of investigation of problem and obstacle control in the site and investigation of method accuracy; (3) Detail Engineering Design, consist of inspection of DED anticipation towards the changes in the site, appropriate of dimension in accordance with technical standard and criteria; and relevant to the technology; (4) Land Acquisition, consist of accuracy of land acquisition cost analysis; (5) Action Program, consist of examination of accurate DED preparation; (6) Construction, consist of making of road construction Standard Operating Procedure (SOP); (7) Operational, consist of investigation of traffic volume growth prediction data preparation; and (8) Maintenance, consist of the progress of making road maintenance Standard Operating Procedure (SOP).

**Keywords:** *core team*, performance appraisal, SIDLACOM

## Abstrak

Konsultan memiliki peran penting dalam melakukan koordinasi pekerjaan proyek pada tahap perencanaan dan pengawasan. Selama ini penilaian kinerja jasa konsultansi pendamping (*core team*) di lingkungan SNVT-P2JN Gorontalo dilakukan berdasarkan penyerapan nilai kontrak. P2JN belum memiliki metode penilaian kinerja *core team* ditinjau dari tugas dan fungsinya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh atribut SIDLACOM (*Survey, Investigation, Design, Land Acquisition, Action Program, Construction, Operation, Maintenance*) terhadap penilaian kinerja *core team* di wilayah kerja SNVT-P2JN Gorontalo. Metode nalisis yang digunakan adalah metode IPA, CSI, analisis faktor dan regresi, yang hasil analisisnya menyimpulkan beberapa atribut SIDLACOM yang berpengaruh terhadap penilaian kinerja *core team*: (1) *Survey*, meliputi kesiapan akurasi dan validasi data; (2) *Investigation*, meliputi pengendalian masalah dan kendala serta pemeriksaan ketepatan metode yang digunakan; (3) *Detail Engineering Design*, meliputi antisipasi terhadap perubahan di lapangan, kesesuaian dimensi terhadap standar dan kriteria teknis, dan relevansinya terhadap perkembangan teknologi; (4) *Land Acquisition*, meliputi analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan; (5) *Action Program*, meliputi penyusunan desain dan program pendanaan yang akurat; (6) *Construction*, meliputi pembuatan manual pekerjaan jalan; (7) *Operational*, meliputi penyusunan data prediksi pertumbuhan volume lalu lintas; dan (8) *Maintenance*, meliputi pembuatan manual pemeliharaan jalan.

**Kata-kata kunci:** *core team*, penilaian kinerja, SIDLACOM

## PENDAHULUAN

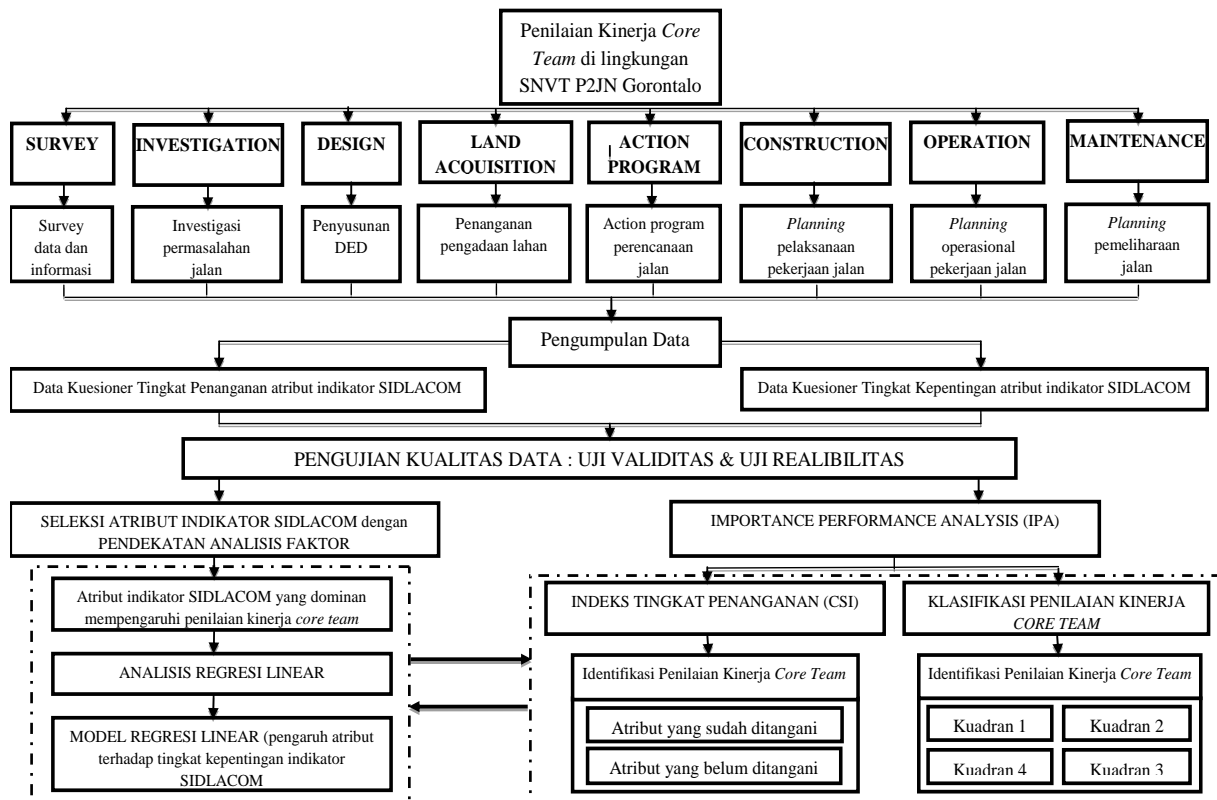
Infrastruktur jalan harus mampu melayani pergerakan penumpang dan barang yang aman, nyaman, dan selamat serta memerlukan biaya pembangunan dan pemeliharaan yang efektif dan efisien. Bangunan jalan harus dibangun dengan dukungan SDM, material, peralatan yang berkualitas serta metode kerja yang tepat dengan pendanaan yang optimal. Fakta lapangan menunjukkan bahwa konstruksi mengalami kerusakan dini pada awal umur rencana, yang disebabkan oleh faktor internal dan eksternal. Faktor internal berkaitan dengan karakter dan perilaku SDM yang terlibat langsung dalam perencanaan, pembangunan, dan pengawasan. Pengaruh faktor internal di lapangan, antara lain, adalah: (1) ketidaktepatan penempatan SDM terhadap kebutuhan kompetensi ketrampilan dan keahlian; (2) ketidaktepatan penggunaan material terhadap persyaratan mutu; (3) ketidaklaikan fungsi peralatan berat; (4) metode kerja tidak sesuai dengan persyaratan teknis; serta (5) kelemahan pengendalian mutu, waktu, biaya, risiko, dan administrasi proyek. Faktor eksternal berkaitan dengan beban angkutan kendaraan barang yang sering mengalami kelebihan beban sumbu kendaraannya serta banjir spasial yang menggenangi permukaan jalan.

Salah satu pihak yang bertanggung jawab terhadap capaian mutu jalan nasional adalah konsultan perencanaan, pengawasan, dan pendampingan teknis. Konsultan pendamping atau *core team* bertugas membantu SNVT-P2JN dalam mengendalikan kinerja konsultan perencanaan dan pengawasan jalan nasional. Fakta di lapangan menunjukkan bahwa *core team* di Provinsi Gorontalo lebih mengutamakan progres penyerapan nilai kontrak jasa konsultasi pendampingan daripada dampak tugas dan fungsinya terhadap capaian mutu konstruksi jalan.

Sementara Kaming dan Riano (2013) menyatakan bahwa konsultan memiliki peran penting dalam melakukan koordinasi pekerjaan proyek jalan dari tahap perencanaan, pembangunan dan pengawasan hingga tahap pemeliharaan. Kinerja konsultan sangat membantu pemilik proyek dalam peningkatan kinerja pelaksanaan proyek agar pelaksanaannya tepat waktu, biaya, mutu dengan risiko yang minimal. Mulyono (2013) menyatakan bahwa perencanaan dan pengawasan pekerjaan jalan nasional harus berbasis SIDLACOM, artinya hasil desain dan pengendalian mutu di lapangan harus mempertimbangkan aspek-aspek yang berkaitan dengan *Survey, Investigation, Design, Land Acquisition, Action Program, Construction, Operational, Maintenance*. Tiap aspek dalam SIDLACOM memiliki atribut-atribut yang berpengaruh secara langsung terhadap capaian kinerja *core team* dalam mengendalikan penerapan hasil perencanaan dan pengawasan mutu di lapangan. Aspek *Survey* memiliki atribut akurasi dan validasi data serta tingkat kemudahan akses sumber data. Aspek *Investigation* memiliki atribut ketepatan pengendalian masalah serta akurasi analisis yang dilakukan. Aspek *Design* memiliki atribut relevansinya terhadap kondisi lapangan. Atribut *Land Acquisition* berkaitan dengan ketepatan kebutuhan biaya pengadaan lahan jalan. Atribut *Construction* berkaitan dengan capaian mutu dan ketepatan metode kerja. Atribut *Operational* berkaitan dengan estimasi volume kendaraan dan pengendalian beban sumbu kendaraan.

## METODOLOGI

Pengaruh atribut SIDLACOM terhadap penilaian kinerja *core team* menggunakan 4 metode analisis, yaitu: (1) metode IPA (*Importance Performance Analysis*); (2) metode CSI (*Customer Satisfaction Index*); (3) metode *factor analysis* (analisis faktor); dan (4) metode analisis regresi. Atribut SIDLACOM yang terpilih didapat dari korelasi keempat metode analisis tersebut. Alur pikir penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 Alur Pikir Penelitian

Analisis yang pertama menggunakan metode IPA yang membagi solusi permasalahan ke dalam 4 kuadran penting. Tiap kuadran memiliki makna keputusan yang berbeda satu sama lain sehingga lebih jelas kedudukan kendala dan masalah yang ditelaah untuk mencari solusi yang tepat. Penilaian tingkat kepentingan dilakukan dengan memberikan satu pilihan terhadap nilai 1 sampai 4 dengan kriteria: nilai 1 (tidak penting), nilai 2 (kurang penting), nilai 3 (penting), dan nilai 4 (sangat penting). Contoh cara penilaian tingkat kepentingan penilaian kinerja *core team* dapat ditunjukkan pada Tabel 1. Penilaian tingkat penanganan juga dilakukan dengan memberikan satu pilihan terhadap nilai 1 (tidak ada penanganan), nilai 2 (kurang ditangani), nilai 3 (sedang ditangani), dan nilai 4 (sudah ditangani). Contoh cara penilaian tingkat penanganan penilaian kinerja *core team* ditunjukkan pada Tabel 2.

**Tabel 1** Contoh Penilaian Tingkat Kepentingan Atribut Penilaian Kinerja *Core Team*

1 = tidak penting; 2 = kurang penting; 3 = penting; 4 = sangat penting		Tingkat Kepentingan			
No.	Atribut Indikator Survei Data dan Informasi	1	2	3	4
1	Ketersediaan data dan informasi sesuai persyaratan teknis				X
2	Kemudahan akses data dan informasi			X	
3	Tingkat validasi historis data dan informasi sesuai persyaratan teknis			X	
4	Tingkat akurasi data dan informasi terhadap kondisi lapangan				X
5	Kemudahan pemahaman data dan informasi			X	
6	Kebaruan data dan informasi sesuai tuntutan standar dan kriteria teknis				X
7	Kompabilitas data dan informasi terhadap tuntutan teknologi				X

**Tabel 2** Contoh Penilaian Tingkat Penanganan Atribut Penilaian Kinerja *Core Team*

1 = tidak ada penanganan; 2 = kurang ditangani; 3 = sedang ditangani; 4 = sudah ditangani		Tingkat Penanganan			
No.	Atribut Indikator Survei Data dan Informasi	1	2	3	4
1	Ketersediaan data dan informasi sesuai persyaratan teknis			X	
2	Kemudahan akses data dan informasi			X	
3	Tingkat validasi historis data dan informasi sesuai persyaratan teknis		X		
4	Tingkat akurasi data dan informasi terhadap kondisi lapangan		X		
5	Kemudahan pemahaman data dan informasi			X	
6	Kebaruan data dan informasi sesuai tuntutan standar dan kriteria teknis		X		
7	Kompabilitas data dan informasi terhadap tuntutan teknologi		X		

Analisis kedua menggunakan metode CSI. Langkah awal dilakukan dengan cara menghitung bobot faktor (WF) yang merupakan perbandingan antara tingkat penanganan dan tingkat kepentingan. Selanjutnya nilai WF tersebut dikalikan dengan nilai rata-rata tingkat kepentingan dari semua kendala dan masalah untuk mendapatkan skor bobot (WS). Nilai WS dibagi dengan skala maksimum kriteria penanganan yang disepakati (= 4 skala) untuk memperoleh nilai CSI. Kendala dan masalah yang memiliki CSI yang lebih kecil daripada CSI rata-rata mengindikasikan perlu penanganan yang lebih serius untuk memperbaiki capaian kinerja *core team* yang lebih tepat.

Analisis ketiga menggunakan metode analisis faktor dengan bantuan program SPSS. Analisis faktor melakukan seleksi atribut untuk menilai atribut-atribut mana yang memiliki karakter yang sama untuk mengelompok menjadi atribut baru tetapi tetap merepresentasikan gabungan karakter beberapa atribut tersebut. Langkah selanjutnya dilakukan pembobotan dan kelayakan terhadap atribut yang terpilih sehingga dapat dipastikan nama atribut SIDLACOM yang berpengaruh terhadap kinerja *core team*.

Analisis terakhir atau keempat menggunakan metode analisis regresi. Analisis regresi ini digunakan untuk mengetahui pengaruh atribut-atribut SIDLACOM terhadap tingkat kepentingan dan tingkat penanganan indikator SIDLACOM terhadap kinerja *core team*. Hasil analisis regres, menggunakan bantuan program SPSS, berupa model regresi dan hubungan antar atribut. Tingkat kelayakan hasil analisis model regresi dilakukan dengan uji statistika lanjutan, yang meliputi uji-uji multikolinearitas, autokorelasi, heteroskedastisitas, dan uji normalitas (Lazim dan Triyaningsih, 2009).

## PEMBAHASAN HASIL ANALISIS

Hasil identifikasi penilaian kinerja jasa konsultansi *core team* penanganan jalan nasional di wilayah kerja SNVT-P2JN Gorontalo dengan menggunakan analisis IPA dan CSI, adalah sebagai berikut:

- (1) Atribut indikator survei data dan informasi yang harus ditangani serius adalah: (a) ketersediaan data dan informasi; (b) kemudahan akses data dan informasi; (c) tingkat validasi historis data dan informasi; dan (d) tingkat akurasi data dan informasi. Hasil analisis tersebut mengindikasikan *core team* belum mampu membantu SNVT-P2JN dalam menyajikan data dan informasi yang akurat dan valid karena sulitnya mengakses data dari sumber data yang dapat dipercaya.
- (2) Atribut indikator investigasi permasalahan di lapangan yang harus ditangani serius adalah: (a) ketepatan metode investigasi masalah; (b) identifikasi masalah dan kendala; (c) indikasi akar masalah dan kendala yang kritis; dan (d) tingkat akurasi hasil investigasi terhadap kondisi lapangan. Hasil analisis tersebut mengindikasikan *core team* belum mampu menghasilkan hasil investigasi permasalahan di lapangan yang akurat dan kritis karena belum mampu menggali akar masalah kendala dan masalah di lapangan.
- (3) Atribut indikator penyusunan *Detail Engineering Design* (DED) yang harus ditangani serius adalah: (a) ketersediaan standar teknis dan kriteria teknis dalam DED yang mudah dipahami; (b) ketersediaan standar mutu dalam DED yang mudah dipahami; (c) antisipasi DED terhadap prediksi pertumbuhan lalu lintas; (d) antisipasi DED terhadap perubahan komponen lingkungan; (e) antisipasi DED terhadap perubahan tata ruang wilayah di sekitar rumah; dan (f) antisipasi DED terhadap perubahan desain komponen jalan di lapangan. Hasil analisis tersebut menunjukkan bahwa *core team* belum mampu melakukan kajian detail yang berkaitan dengan antisipasi implementasi DED terhadap perubahan lingkungan dan pertumbuhan lalu lintas kendaraan serta keterbatasan informasi standar teknis yang mudah dipahami konsultan pengawas.
- (4) Atribut indikator bantuan penanganan pengadaan lahan yang harus ditangani serius adalah: (a) kelengkapan informasi relokasi rumah terhadap implementasi DED; dan (b) ketepatan analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan terhadap implementasi DED. Hasil analisis tersebut menunjukkan kelemahan *core team* dalam memberikan informasi relokasi rumah dan kepastian batas lahan jalan pada saat implementasi DED.
- (5) Atribut indikator penyusunan program aksi yang harus ditangani serius adalah: (a) ketepatan penyusunan jadwal pemrograman dan pendanaan; dan (b) ketepatan analisis kelayakan ekonomi.
- (6) Atribut indikator penyusunan metode kerja pelaksanaan DED jalan yang harus ditangani serius adalah: (a) kelengkapan DED terhadap antisipasi perubahan di

- lapangan; (b) ketepatan daftar volume pekerjaan terhadap antisipasi perubahan oleh konsultan pengawas, (c) pembuatan petunjuk pelaksanaan implementasi DED agar relevan dengan kondisi di lapangan; dan (e) pembuatan petunjuk teknis implementasi DED yang relevan dengan kondisi di lapangan. Hasil analisis tersebut menunjukkan kelemahan core team dalam melakukan antisipasi DED terhadap berbagai problem lapangan sehingga konsultan pengawas lebih leluasa mengubah desain komponen jalan yang berdampak terhadap perubahan daftar volume pekerjaan.
- (7) Atribut indikator penyusunan antisipasi operasional pasca pekerjaan jalan yang harus ditangani serius adalah: (a) ketepatan penyusunan data dan hasil analisis prediksi pertumbuhan volume lalu lintas; dan (b) ketepatan penyusunan data dan hasil analisis prediksi bangkitan-tarikan perjalanan.
- (8) Atribut indikator metode pemeliharaan jalan yang harus ditangani serius adalah pembuatan petunjuk pelaksanaan pemeliharaan jalan. *Core team* belum mampu memberikan pendampingan teknis dalam bentuk penerapan SOP (*Standard Operating Procedure*) pemeliharaan jalan pascakonstruksi.

Analisis faktor yang dilakukan telah menyeleksi atribut-atribut indikator terhadap tingkat kepentingan dan tingkat penanganan penilaian kinerja *core team*, dari semula 94 atribut (47 atribut indikator tingkat kepentingan dan 47 atribut indikator tingkat penanganan) menjadi 36 atribut baru (18 atribut indikator baru tingkat kepentingan dan 18 atribut baru tingkat penanganan), yang selanjutnya dilakukan analisis regresi sebagaimana dapat dilihat dalam Tabel 3. Analisis regresi yang dilakukan menghasilkan model regresi tingkat kepentingan dan tingkat penanganan atribut indikator terhadap penilaian kinerja *core team*. Berdasarkan analisis tersebut total jumlah model regresi yang terbentuk adalah sebanyak 16 buah model, yang terdiri atas 8 (delapan) buah model regresi tingkat kepentingan dan 8 (delapan) buah model regresi tingkat penanganan indikator untuk penilaian kinerja *core team*, sebagaimana ditunjukkan dalam Tabel 3.

Hasil korelasi keempat metode ditunjukkan pada Tabel 4 yang menunjukkan bahwa beberapa atribut SIDLACOM yang berpengaruh terhadap penilaian kinerja *core team*: (1) *Survey*, meliputi kesiapan akurasi dan validasi data; (2) *Investigation*, meliputi pengendalian masalah dan kendala serta pemeriksaan ketepatan metode yang digunakan; (3) *Detail Engineering Design*, meliputi antisipasi terhadap perubahan di lapangan, kesesuaian dimensi terhadap standar dan kriteria teknis, dan relevansinya terhadap perkembangan teknologi; (4) *Land Acquisition*, meliputi analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan; (5) *Action Program*, meliputi penyusunan desain dan program pendanaan yang akurat; (6) *Construction*, meliputi pembuatan manual pekerjaan jalan; (7) *Operational*, meliputi penyusunan data prediksi pertumbuhan volume lalu lintas; dan (8) *Maintenance*, meliputi pembuatan manual pemeliharaan jalan.

**Tabel 3** Model Regresi Indikator Tingkat Kepentingan Penilaian Kinerja *Core Team*

Indikator	Model regresi
Survei data dan informasi	$Y_s = 22,925 + 0,026. X_{ks-1} + 0,201. X_{ks-2} + 0,163. X_{ks-3}$
	dengan:
	$Y_{ks}$ = tingkat kepentingan survei data dan informasi penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{ks-1}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap akurasi data dan informasi terbaru sesuai standar teknis
	$X_{ks-2}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap data dan informasi yang valid sesuai persyaratan teknis
	$X_{ks-3}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kemudahan pemahaman data dan informasi
Investigasi permasalahan di lapangan	$Y_{ki} = 20,946 + 0,230. X_{ki-1} + 0,109. X_{ki-2} + 0,186. X_{ki-3}$
	$Y_{ki}$ = tingkat kepentingan investigasi permasalahan di lapangan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{ki-1}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap identifikasi masalah dan kendala di lapangan
	$X_{ki-2}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan metode yang digunakan di lapangan
	$X_{ki-3}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan pemecahan masalah di lapangan
Penyusunan DED jalan	$Y_{kd} = 33,753 + 0,026. X_{kd-1} + 0,194. X_{kd-2} + 0,124. X_{kd-3} + 0,042. X_{kd-4}$
	$Y_{kd}$ = tingkat kepentingan penyusunan DED jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{kd-1}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap antisipasi DED terhadap perubahan di lapangan
	$X_{kd-2}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketersediaan data DED jalan yang sesuai standar dan kriteria teknis
	$X_{kd-3}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kesiapan data dan hasil survei yang akurat untuk implementasi DED
	$X_{kd-4}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketersediaan DED yang relevan terhadap teknologi
Pengadaan lahan jalan	$Y_{kL} = 21,035 + 0,035. X_{kL-1} + 0,168. X_{kL-2}$
	$Y_{kL}$ = tingkat kepentingan bantuan penanganan lahan untuk perencanaan jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{kL-1}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kelengkapan informasi fasilitas publik untuk implementasi DED
	$X_{kL-2}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan untuk implementasi DED
Penyusunan program aksi implementasi DED jalan	$Y_{ka} = 10,077 + 0,151. X_{ka}$
	$Y_{ka}$ = tingkat kepentingan penyusunan program aksi implementasi DED jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{ka}$ = pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan penyusunan jadwal pemrograman dan pendanaan

**Tabel 3** Model Regresi Indikator Tingkat Kepentingan Penilaian Kinerja *Core Team* (Lanjutan)

Indikator		Model regresi
		$Y_{kc} = 16,647 + 0,125. X_{kc-1} + 0,025. X_{kc-2}$
Penyusunan metode kerja pelaksanaan konstruksi jalan	$Y_{kc}$	= tingkat kepentingan penyusunan metode pelaksanaan konstruksi jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{kc-1}$	= pemeriksaan <i>core team</i> terhadap pembuatan manual (petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis) pekerjaan jalan
	$X_{kc-2}$	= pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kelengkapan DED jalan terhadap perubahan di lapangan
		$Y_{ko} = 12,756 + 0,139. X_{ko-1} + 0,042. X_{ko-2}$
Penyusunan antisipasi operasional pascapekerjaan jalan	$Y_{ko}$	= tingkat kepentingan penyusunan antisipasi operasional pasca pekerjaan jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{ko-1}$	= pemeriksaan <i>core team</i> terhadap penyusunan data dan hasil analisis prediksi pertumbuhan volume lalu lintas
	$X_{ko-2}$	= pemeriksaan <i>core team</i> terhadap penyusunan data dan hasil analisis prediksi bangkitan-tarikan perjalanan
		$Y_{km} = 10,077 + 0,151. X_{km}$
Penyusunan metode pemeliharaan pasca pekerjaan jalan	$Y_{km}$	= tingkat kepentingan penyusunan metode pemeliharaan pasca pekerjaan jalan untuk penilaian kerja <i>core team</i>
	$X_{km}$	= pemeriksaan <i>core team</i> terhadap pendampingan teknis dalam bentuk penerapan SOP pemeliharaan jalan

**Tabel 4** Hasil Korelasi Analisis Atribut SIDLACOM terhadap Penilaian Kinerja *Core Team*

No.	Atribut Indikator SIDLACOM	Hasil analisis:			
		IPA	CSI	Faktor	Regresi
Survei data dan informasi:					
1	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap akurasi data dan informasi terbaru sesuai standar teknis	√	√	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap data dan informasi yang valid sesuai persyaratan teknis	√	√	√	√
3	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kemudahan pemahaman data dan informasi	—	—	√	√
Investigasi permasalahan di lapangan:					
1	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap identifikasi masalah dan kendala di lapangan	√	√	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan metode yang digunakan di lapangan	√	√	√	√
3	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan pemecahan masalah di lapangan	—	—	√	√
Penyusunan DED jalan:					
1	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap antisipasi DED terhadap perubahan di lapangan	√	√	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketersediaan data DED jalan yang sesuai standar dan kriteria teknis	√	√	√	√
3	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap kesiapan data dan hasil survei yang akurat untuk implementasi DED	—	—	√	√
4	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketersediaan DED yang relevan terhadap teknologi	√	√	√	√



**Tabel 4** Hasil Korelasi Analisis Atribut SIDLACOM terhadap Penilaian Kinerja *Core Team* (Lanjutan)

No.	Atribut Indikator SIDLACOM	Hasil analisis:			
		IPA	CSI	Faktor	Regresi
Pengadaan lahan jalan:					
1	Pemeriksaan core team terhadap kelengkapan informasi fasilitas publik untuk implementasi DED	–	–	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan untuk implementasi DED	√	√	√	√
Penyusunan program aksi implementasi DED jalan:					
1	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap ketepatan penyusunan jadwal pemrograman dan pendanaan	√	√	√	√
Penyusunan metode kerja pelaksanaan konstruksi jalan:					
1	Pemeriksaan core team terhadap pembuatan manual (petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis) pekerjaan jalan	√	√	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap antisipasi kelengkapan DED jalan terhadap perubahan di lapangan	√	√	√	√
Penyusunan antisipasi operasional pasca pekerjaan jalan:					
1	Pemeriksaan core team terhadap penyusunan data dan hasil analisis prediksi pertumbuhan volume lalu lintas	√	√	√	√
2	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap penyusunan data dan hasil analisis prediksi bangkitan-tarikan perjalanan	–	–	√	√
Penyusunan metode pemeliharaan pasca pekerjaan jalan:					
1	Pemeriksaan <i>core team</i> terhadap pendampingan teknis dalam bentuk penerapan SOP pemeliharaan jalan	√	√	√	√

## KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil analisis pengaruh atribut SIDLACOM terhadap penilaian kinerja *core team* jalan nasional di wilayah SNVT P2JN Provinsi Gorontalo dapat disimpulkan sebagai berikut:

- (1) Atribut penting survei data dan informasi yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah: (a) pemeriksaan akurasi data dan informasi terbaru sesuai standar teknis; dan (b) pemeriksaan validasi data dan informasi sesuai persyaratan teknis.
- (2) Atribut penting investigasi permasalahan di lapangan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah: (a) pemeriksaan identifikasi masalah dan kendala di lapangan; dan (b) pemeriksaan ketepatan metode yang digunakan di lapangan.
- (3) Atribut penting penyusunan DED jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah: (a) pemeriksaan antisipasi DED terhadap perubahan di lapangan; (b) pemeriksaan ketersediaan data DED jalan yang sesuai standar dan kriteria teknis; dan (c) pemeriksaan ketersediaan DED yang relevan terhadap teknologi.
- (4) Atribut penting pengadaan lahan jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah pemeriksaan ketepatan analisis kebutuhan biaya pengadaan lahan untuk implementasi DED.

- (5) Atribut penting penyusunan program aksi implementasi DED jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah pemeriksaan ketepatan penyusunan jadwal pemrograman dan pendanaan.
- (6) Atribut penting penyusunan metode kerja pelaksanaan konstruksi jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah: (a) pembuatan manual (petunjuk pelaksanaan dan petunjuk teknis) pekerjaan jalan; dan (b) pemeriksaan antisipasi kelengkapan DED jalan terhadap perubahan di lapangan .
- (7) Atribut penting penyusunan antisipasi operasional pasca pekerjaan jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah penyiapan hasil analisis prediksi pertumbuhan volume lalu lintas.
- (8) Atribut penting penyusunan metode pemeliharaan pasca pekerjaan jalan yang belum ditangani secara serius oleh *core team* adalah pendampingan teknis dalam bentuk penerapan SOP pemeliharaan jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Kaming, P.F. dan Riano, A.G. 2013. *Faktor Penentu Kinerja Efektif Bagi Konsultan Manajemen Proyek*. Konferensi Nasional Teknik Sipil-7 (KoNTeks-7): K-119-K225. Surakarta: Universitas Negeri Sebelas Maret.
- Lazim, M. dan Triyaningsih, S.L. 2009. *Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pegawai Studi Diklat PU Wilayah III Yogyakarta*. Tesis S2 Magister Akuntansi tidak diterbitkan. Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada.
- Mulyono, A.T. 2013. *Monitoring dan Evaluasi Akar Masalah dan Kendala Penyelenggaraan Jalan Nasional*. Paparan Ilmiah Rakornis Ditbinlak Wilayah-I, tidak dipublikasikan. Direktorat Jenderal Bina Marga. Batam.